

EL ABANDONO DE ORÁN (1792) DESDE CARTAGENA DE LEVANTE

Vicente MONTOJO MONTOJO
Doctor en Historia Moderna
Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN
Licenciado en Historia
Recibido 05/09/2022 Aceptado 19/09/2022

Resumen

La crisis de Nutca y el terremoto y abandono de Orán marcaron a la base naval de Cartagena en los primeros años del reinado de Carlos IV, obligando a armar navíos y otros barcos para la evacuación de la plaza norteafricana y a gestionar su logística. En este texto se analiza la movilización a partir de las reales órdenes del departamento y de los registros o protocolos de los escribanos de Guerra y Marina de Cartagena, es decir, desde una metodología predominantemente archivística.

Se observa una gran implicación de diversos grupos profesionales, como militares, comerciantes y artesanos, así como la fuerte vinculación, mercantil y militar, de Orán a Cartagena, o la comercial a Marsella, vínculos que se interrumpieron con la guerra.

Palabras clave: historia moderna y contemporánea, historia militar, Orán

Abstract

The Nootka crisis, the earthquake and abandonment of Oran marked the Cartagena naval base in the first years of Charles IV's reign, forcing the

assembly of ships and other vessels and the management of its logistics. This text analyzes the mobilization based on the records or protocols of the Cartagena War and Navy scribes, using an archival methodology.

It shows the great involvement of various professional groups, such as the military, merchants and craftsmen, as well as Orán's strong ties to Cartagena, of a mercantile and military nature, or the commercial ties to Marseilles, which were interrupted by the war.

Keywords: Modern and Contemporary History, Military History, Oran, War of the Convention, Anglo-Spanish War of 1796-1802.

Introducción

ES bien conocida la gran incidencia del terremoto de Orán del 8-9 de octubre de 1790¹, en el que murió una cuarta parte de su población y que provocó que el presidio, incluido el puerto de Mazalquivir, fuera finalmente abandonado por España en 1791-1792, decisión que se había planteado ya antes tanto respecto a Orán como a otros presidios menores, como los Peñones².

En este texto se trata de diversas incidencias que dieron lugar en Cartagena de Levante, entonces capital y base naval del departamento marítimo de Levante o del Mediterráneo, a actuaciones que suscitaron las pertinentes reales órdenes y documentos de escribanos de Guerra y Marina, que se custodian en el Archivo Naval de Cartagena y Archivo Histórico Provincial de Murcia. Sustentar este trabajo en fuentes exclusivamente documentales supone una limitación metodológica importante, pero siendo este género de documentación accesible en archivos de muchas poblaciones que tuvieron este tipo de escribanías (puertos de mar tales como Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Gerona, o Palma de Mallorca), confiamos en que otras investigaciones continúen avanzando por esta senda.

Fernández Duro relacionó lo sucedido en Orán con un ataque marroquí a Ceuta que fue interrumpido por razón del terremoto:

«... pero una coincidencia, para nosotros desgraciada, prestó al ataque mayor importancia de la que en sí tenía, excitando a otras tribus guerreras de la Berbería. En la noche del 8 al 9 de Octubre se dejó sentir en Orán un terremoto que trastor-

(1) BUFORN PEIRÓ, V.M.^a; COCA LLANOS, M.^aP., y UDÍAS VALLINA, A.: «Los terremotos de 1748 de Montesa (Valencia) y de 1790 de Orán», *Física de la Tierra*, núm. 29 (2017), 101-119; HERRADOR MONTESINOS, E., y MOYA SANTIAGO, G.: «Imágenes del desastre: relatos y testimonios del terremoto de Orán de 1790», en ALBERO MUÑOZ, M.M. (ed.): *Las artes de un espacio y un tiempo: el setecientos borbónico*, FUE, Madrid, 2016, 694-713.

(2) MUÑOZ CORBALÁN, J.M.: «Estrategia de la corona española para la conservación de los presidios menores africanos durante el siglo XVIII», *Aldaba. Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, núm. 21 (1993), 253-294.

nó la ciudad, atemorizando, no sin razón, al vecindario. La catedral, la alcazaba, los cuarteles, las murallas, los almacenes y las casas se derrumbaron, sepultando entre los escombros al Gobernador con su familia, y a no pocas de las que dormían sin sospecha de pasar al sueño eterno»³.

Los efectos del terremoto dieron ocasión a diversas reacciones muy cercanas, que indican la fuerte relación de Cartagena con Orán, plasmada en las gestiones de los afectados para tramitar herencias de fallecidos en el siniestro. Así, José Borrajo, teniente del Regimiento Fijo de Orán, y su mujer, Manuela Aznar, apoderaron a Pedro Aznar por la muerte de Antonio de la Torre, hermano de ella, alférez del Regimiento de Navarra en Orán⁴; Ana María Bell, catalana, facultó tras el terremoto a José Vaguer y C.^{ia}, de Valencia, para cobrar los sueldos de Francisco Rodón y Bell, su hijo, secretario de gobierno de Orán⁵. No fueron estas las únicas gestiones relacionadas con pérdidas humanas provocadas por el seísmo, ya que Rosa Gómez, viuda de Juan Bufi, natural de Ibiza, perdió a su hija Josefa Bufi, a su yerno José Salas (contraamaestre de la falúa real) y a cinco nietos, de los que quedaron algunos bienes en las ruinas de una casa torre⁶.

Todo ello aconteció en los inicios del reinado de Carlos IV, inaugurado a principios de 1789, tras la muerte de su padre, Carlos III⁷, precisamente cuando se gestó la Revolución francesa, de gran repercusión en Europa. Floridablanca dirigió el gobierno, como primer secretario de Estado, hasta 1792⁸, y le sucedieron brevemente el conde de Aranda y, sobre todo, el valido Manuel Godoy. Ambos siguieron la política de alianza con Francia, aunque esta entró en crisis por la revolución, pues la Asamblea Nacional se distanció del gobierno español, que apoyó a Luis XVI. Esta crisis diplomática con Francia fue paralela a la de Nutca con Reino Unido y Rusia, derivada de la disputa por este litoral de Alaska⁹, y a la de Ceuta y Orán con Marruecos y Argel, respecti-

(3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y León VIII*, Madrid, 1902, p. 28 (se basa en la Exposición del conde de Cumbre Hermosa, gobernador); SÁNCHEZ DONCEL, Gregorio: *Presencia de España en Orán (1509-1792)*, Instituto San Ildefonso, Toledo, 1991, pp. 274-307.

(4) Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPM), Notariado (Not.) 5628/f. 66, 22/1/1791. Véase Montojó.

(5) Ella era vecina de Cartagena. AHPM, Not. 5533/ff. 239 y 260, 7 y 8/3/1790.

(6) AHPM, Not. Carlos 6080/f. 434, 13/12/1790.

(7) Archivo Naval de Cartagena (ANC), Reales Órdenes (RO) 1788-1789, 14/12/1788. Estos documentos están también en la Colección Vargas Ponce (véase SAN PÍO/ZAMARRÓN). Sobre el ANC, véanse VELASCO; CHAÍN/SÁNCHEZ.

(8) HERNÁNDEZ FRANCO, J.: *La gestión política y el pensamiento reformista del conde de Floridablanca*, Universidad de Murcia, 2008.

(9) GUILLAMÓN ÁLVAREZ, F.J.: «Floridablanca y la crisis de guerra de Nootka (1789-1790)», *Res Publica*, núm. 22, Madrid (2009), 155-178; CUMPLIDO MUÑOZ, José Ramón: «Guerra fría entre España y Gran Bretaña: la crisis de Nutka», *Revista de Historia Naval*, núm. 111 (2010), 7-32; PALOMARES SÁNCHEZ, Bárbara: «Misión Nootka 1789», *Revista de Historia Naval*, núm. 129 (2015), 9-33; GUIMERÁ RAVINA, Agustín: «Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Charles Middleton (1778-1808)», en GONZÁLEZ ENCISO, Agustín (ed.): *Un Estado militar. España, 1650-1820*, Actas, Madrid, 2012, 181-209.

vamente, que atendió el bailío Antonio Valdés, secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, en cuyo mandato se erigió la Dirección Hidrográfica o Depósito Hidrográfico.

Sigamos. El terremoto se reduplicó, según Fernández Duro, lo que fue aprovechado por los argelinos para atacar:

«Se repitió la conmoción del suelo el 25 de octubre, y con intervalos cortos hasta veinte veces, acabando de asolar las fábricas que resistieron a las primeras, y de poner en horrorosa situación a los míseros oranés. Era lo de menos haber quedado sin vivienda, careciendo de alimentos, de medicinas con que asistir a los heridos y de toda ayuda con que subvenir a la necesidad, los que podían proveerla; los moros del campo la acrecentaban, por lo contrario, asiéndose a la ocasión de exterminar a sus eternos enemigos, pocos ya, y sin el reparo de los muros. Los acometieron, pues, con su fiera genial; mas en aprieto que difícilmente tendrá parecido, estuvieron aquellos bravos soldados firmes más que la roca que temblaba, y rechazaron los ataques, dando tiempo a la llegada de recursos y refuerzos desde Cartagena, que no mucho mejoró su situación, pues que el Bey de Mascara cercó con 10.000 hombres las ruinas con que se cubrían, situó baterías y les minó el terreno, afligiéndoles el resto del año y más de la mitad del siguiente, en que las hostilidades concluyeron de un modo inesperado. En pocos días negoció el Dey de Argel, Hassán Bajá, la cesión y abandono por parte de España de las plazas de Orán y Mazalquivir, a cambio de ilusorias ventajas comerciales»¹⁰.

Se deduce que Cartagena tuvo su protagonismo en el auxilio dado.

Se abandonó Orán poco después de hacer lo mismo con Nutca y nueve años más tarde de dejar Fernando Poo, que había sido una cesión de Portugal¹¹. Hacía asimismo veinte años de la ocupación francesa de las Malvinas, y treinta de la cesión de Florida a Reino Unido en virtud de la paz de París (1763). Francia compensó a España de esta última pérdida con la Luisiana, aunque la península caribeña volvió a la soberanía española en 1781. Pero las pérdidas de Nutca, Fernando Poo y las Malvinas fueron muy diferentes de las de Orán y Mazalquivir, pues la plaza y el puerto argelino –al igual que Florida– se hallaban habitadas por españoles, y aquellas islas no. Francia, a su vez, dejó India y Canadá, en 1763, en manos inglesas, e incorporó Córcega en 1768.

En todo lo concerniente a España participó la Armada, condicionada por la política internacional de Carlos IV, cuyos contenciosos con Marruecos y Arge-

(10) Añade: «... que aceptó el conde de Floridablanca, cometiendo error gravísimo, inconcebible en hombre de estado de sus dotes y capacidad, aunque se presuma que con la determinación pensara librarse de un embarazo al descargar el nublado que se condensaba en Francia. De todos modos, la evacuación, censurada entonces, y mucho más vistas las consecuencias, se efectuó inmediatamente, dirigiéndola el brigadier D. Federico Gravina, que por la ordenada ejecución fue promovido a jefe de escuadra».

(11) CERVERA PERY, J.: «La expedición del conde de Argelejos, primera presencia naval en el golfo de Guinea (1778-1783)», *Revista de Historia Naval*, núm. 100, Madrid (2008), 123-132.

lia obligaron a construir nuevas fragatas en Mahón y navíos en Cartagena¹², aunque no en igual medida que en el periodo final del reinado de Carlos III; y esta implicación de la Armada llevó consigo la de sus asentistas, así como la de los comerciantes de Cádiz en la financiación del tráfico con las Indias (Carrasco).

El asedio marroquí de Ceuta (1790-1791)

Al igual que había sucedido en 1774, en 1790-1791 hubo guerra con Marruecos. Muley Yazid, nuevo rey marroquí, a diferencia de su padre, Sidi Mohamed, no era amigo de España, lo que se evidencia en que él mismo llegase a dirigir las tropas que pusieron cerco a Ceuta¹³.

Aunque Carlos IV aceptó la suspensión de hostilidades pedida por Marruecos en relación con Ceuta –Muley Yazid estaba dispuesto a retirar la artillería y desbaratar los trabajos hechos–, lo hizo respecto de cualquier paraje en que pudieran ser ofendidos los marroquíes salvo el mar, donde continuó la presión hasta obtener resultados. Fuese por este motivo o por otro, el caso es que, a lo largo de estos años, se armaron varios barcos y se premió a Antonio Franco, piloto del jabeque *Murciano*, por la destrucción de la batería del Cañaveral, en Ceuta, a la que se socorrió en septiembre de 1790¹⁴.

Muerto el hispanóphobo Muley Yazid, sus sucesores, el príncipe Muley Solimán, que dominó el Algarbe marroquí, y Muley Ichem, que reinó en el resto de Marruecos, dieron permiso para que los españoles comerciaran en el país magrebí (1792), pero el gobierno español decidió no firmar ningún tratado de comercio con Marruecos, por su inestabilidad política¹⁵, pero sí abrir el tráfico con Argel.

Socorro y abandono de Orán

Tras el terremoto, en noviembre de 1790 fueron enviados a Orán seis navíos de guerra¹⁶ y varias fragatas, bergantines y lanchas cañoneras,

(12) ANC, RO 1789-1790, caja 2223/n.1, Valdés a José de Rojas, M. 24/2/1789. Véase GÓMEZ VIZCAÍNO.

(13) FERNÁNDEZ DURO, p. 27.

(14) ANC, RO 1789-1790, caja 2224/n. 11, Valdés-Albuquerque, 13/4/1790. Juan Antonio Barceló, vecino de Palma de Mallorca residente en Cartagena, sustituyó un poder que tenía de Francina Amorós, viuda de Juan Espasas, en Jacinto Andrés, pues partía a Ceuta. AHPM, Not. 6081/f. 261, 10/9/1791.

(15) ANC, RO 1791, 2226/n.6, Valdés-Tilly, 23/9/1791.

(16) TERKI-HASSAINE, Ismet: «Problemática cuestión de las posesiones españolas en la Argelia del siglo XVIII: caso de Orán y Mazalquivir», *Aldaba. Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, núm. 25 (1995), 135-158.

además de barcos de transporte con madera y otros materiales para su reconstrucción, más algunos calafates del arsenal de Cartagena, en junio de 1791, para ciertos encargos¹⁷, o los jabeques correo¹⁸, en que se dieron diversas incidencias, como obligar a que se realizaran bodas por poderes¹⁹, y por su abandono se premió al jefe de escuadra Francisco Muñoz Goznes.

La actividad bélica se centró, durante los años 1789-1792, en el Magreb, pues se defendieron los presidios del norte de África: Orán y Mazalquivir –que se abandonó en 1791-1792, tras el terremoto–, y Ceuta, además de armar navíos para el frente de Nutca.

Según Egido:

«Hubo otros problemas en los primeros años que afectaron al ámbito cordial norteafricano, concretamente a la plaza de Ceuta, atacada por el anglófilo Mawlay Alyacil, sucesor del sultán amigo Mawlay Muhammed ben Abadía (1790), defendida por refuerzos eficaces y que siguió en la situación anterior, entre otros motivos porque en febrero de 1792 murió el príncipe hostil y su sucesor entabló negociaciones amistosas que pacificaron el territorio marroquí. La otra plaza, la de Orán, también pudo defenderse por el momento, de forma que el frente mediterráneo no causaría mayores sobresaltos en muchos años. Francia fue el problema permanente durante todo el reinado de Carlos IV».

En 1791, varios navíos y fragatas transportaron de Cartagena a Orán diversos regimientos de Córdoba, Mallorca, Milán y el Reino de Murcia²⁰.

Desde el departamento marítimo cartagenero se hizo el relevo de las guarniciones de Orán. A finales de 1790, tras el terremoto, se restituyeron a Cartagena para desarmar los buques de su dotación existentes en Cádiz, a excepción del *San Francisco de Paula*, del brigadier Federico Gravina, que continuó allí armado, con otros once, bajo el gobierno del marqués del Socorro. También permanecieron armados los navíos *San Vicente* y *San Antonio* para lo que de Orán pudiera ofrecerse²¹.

El bey de Mascara aprovechó para atacar la plaza norteafricana. Como resultado del socorro:

- se cedió el presidio al dey de Argel;
- fueron premiados varios oficiales²²;

(17) AHPM, Not. 5534/f., 1/6/1791, José Treviño y su cuadrilla.

(18) AHPM, Not. 6080/f. 28, 31/1/1790, poder de Juan Ferragut, capitán de jabeque, a Jaime Roquerols.

(19) Andrés Redondo, piloto del navío *San Francisco de Paula*, facultó a Juan Masutier, vecino de Cartagena, para contraer matrimonio con Josefa Masutier por su viaje a Orán. AHPM, Not. 6081/f. 145, 14/5/1791.

(20) SÁNCHEZ DONCEL.

(21) ANC, RO 1790-1791, caja 2225/n.1, Valdés-Quevedo, 3/12/1790 y 18/9/1791.

(22) CLONARD (Conde de): *Historia orgánica de las Armas de Infantería y Caballería españolas*, Madrid, 1851.

- el producto de algunas rentas cobradas en Orán fue dado al departamento²³;
- las tropas de Orán dieron cuatro brigadas de Artillería de Marina a Cartagena (Gómez).

Relaciones mercantiles de Cartagena con Orán

Sabemos por los protocolos notariales que algunos comerciantes de Cartagena catalanes, franceses, genoveses o ligures y malteses mantuvieron relaciones mercantiles con Orán, tanto antes de su pérdida en 1708 como a partir de su recuperación en 1732.

El colectivo mercantil de Cartagena creció especialmente desde la conversión de la ciudad en capital de uno de los nuevos departamentos marítimos, el del Mediterráneo —el otro fue el del Atlántico, con sede en Ferrol, además del de Cádiz—, lo que supuso acometer obras en su puerto para acondicionarlo como base naval (dragado, construcción de almacenes, de edificios de oficinas como el de la contaduría, arsenal, y de un astillero con diques, fortificaciones y cuarteles), a partir de 1727-1730, pero sobre todo desde 1748, año en que acabó la última guerra de Italia y se abrió un largo periodo de paz que se prolongó hasta 1762.

Por otra parte, en la provisión de víveres y suministros a las guarniciones de las plazas fronterizas o presidios del Magreb (Ceuta, Melilla, Peñón de los Vélez, Orán y Mazalquivir), aunque gestionada por asentistas navarros, colaboraron comerciantes de Cartagena y Alicante, que abastecieron también a la población civil. De esta participación, desarrollada durante el terremoto y antes y después de él, han quedado numerosos testimonios, como los recogidos en actas notariales (contratas, fletamentos, obligaciones, poderes) o privadas.

Así, Julián Spotorno, comerciante de Orán, abandonó la plaza norteafricana y se trasladó a Cartagena, donde su yerno Cayetano Mordella, genovés, apoderó a su mujer, Pelegrina Spotorno, y a su hijo Antonio Mordella para liquidar negocio y tienda de su suegro en Orán, y este a su vez apoderó a Juan Bautista Areco, mercader genovés de Orán, para recibir la herencia paterna de Pelegrina²⁴.

Tanto los Mordella y los Spotorno como los Ferro y los Valarino eran miembros del comercio genovés de Cartagena. Julián Spotorno era natural de Celle (Génova), y cuando se trasladó a Cartagena, tuvo en su tienda al moro Grimau, que la atendía. Otros (Francisco Valarino e hijo, comerciantes de Orán) pagaron a Juan Gauché Casanova, comerciante francés de Cartagena, los 47.757 reales a que se obligaron el 17 de mayo de 1782²⁵. Los genoveses

(23) ANC, AC 1792, caja 2227/n.12, Valdés-Quevedo, A.16/3/1792.

(24) AHPM, Not. 5530/f. 437, 29.9.1787; 5533/ff. 239, 260 y 327, 7 y 8/3/1790 y 16/4/1790; 5534/ff. 330 y 427, 4/5/1791 y 4/6/1791. Antecedentes en MONTOJO/MAESTRE.

(25) AHPM, Not. 5528/f. 287, 7/10/1785.

de Cartagena (Torres) tenían el patronato del convento de monjas de la Purísima Concepción y San Jorge, y ostentaban el privilegio de poder ser enterrados en él. Además, los Mordella mantuvieron comercio de géneros con otros comerciantes italianos de Cehegín²⁶.

Otro grupo muy relacionado con Orán fue el del comercio francés de Cartagena, compuesto principalmente de marseleses o provenzales y bearneses; y, entre estos últimos, además del mencionado Gauché, tuvieron negocios en Orán: Pedro Alejandro Turón²⁷, Agustín Poey y José Casal con Juan Gullers, y Juan Santiago Prast, natural de Marsella, quien hizo una manda testamentaria de 1.000 reales para el asentista de la fortificación de Orán²⁸.

Estos comerciantes bearneses y marseleses (franceses ambos) de Cartagena, de los que se ha tratado en otras ocasiones, como los Turón, los Verges y otros de Oloron (Béarn)²⁹, otorgaron poderes para cobros o trámites de negocios a homólogos de Orán como Juan Bautista Gullers, comerciante francés; Juan Echevarría, cajero en Cartagena, para el giro mercantil de sus negocios. En 1763 (al final de la guerra de los Siete Años), René Lebeaut, comerciante francés de Orán y residente en Cartagena, mantuvo negocios con Pedro Verges Lasala, comerciante bearnés de Cartagena, por la factoría de repuesto en asiento de la guarnición de Orán –obsérvese la remisión a asientos y factorías–; o, en 1765, Gil Brun, de Cartagena, sostuvo asimismo negocios con Vicente Rochas, mediante poderes otorgados por René Lebeaut y C.^{ía} a Pedro Verges Lasala, y Diego Selonf, cónsul de Suecia y Dinamarca, apoderó a Brun y Beuele Reru, de Orán, para que se ocupara de ciertos asuntos daneses³⁰; por último, Juan Membiela, bearnés, facultó a Agustín Laserra, de Oloron, en relación a Catalina Carrera, de Orán, y Juan Pedro Prast, cónsul francés en Orán, residente en Cartagena, hizo lo propio con Bernardo Chaudaume, de Orán, pues tanto en la plaza mediterránea como en la argelina hubo comer-

(26) Antonio Carlesy, de Cehegín, obligose a pagar 10.143 reales a Mordella padre y Mordella hijo en Caravaca. AHPM, Not. 7553/f. 1798. Pelegrín, 129, nota 119.

(27) Sobrino de Miguel Turón, comerciante bearnés fallecido en 1744. AHPM, Not. 5537/f. 275, 12/7/1795.

(28) AHPM, Not. 6198/f. 336, 10/10/1761, obligación de pago de 12.686 reales de finiquito de cuentas con intervención de Juan Echevarría; AHPM, Not.6199/f. 162, 3/12/1762, Francisco Estancia, mercader bearnés de Cartagena, se obligó a pagar a José Dufrén y Fernando Moscoso, de Orán y Cartagena, 4.076 reales de deuda pasada de la herencia de José Casal; AHPM, Not. 6149/f. 43, 24/1/1778, y AHPM, Not. 6132/59, 15/4/1761, Antonio Basilio Prat, teniente de milicias de Orán, se obligó a pagar a Máxima Benisia, vecina de Cartagena, 1.200 reales por la esclava María, de veinte años, y su niña de dieciocho meses.

(29) MONTOJO MONTOJO, Vicente, y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico: «Le Béarn et le Levant espagnol», *Revue de Pau et du Béarn*, núm. 32 (2005), 215-228; ÍDEM: «Relaciones sociales y actividades económicas de los comerciantes procedentes de los Pirineos franceses en Cartagena (España) a lo largo del siglo XVIII», en *Circulación de las mercancías y redes comerciales en los Pirineos, siglos XIII-XIX (Coloquio, Andorra la Vella, 1-4/10/2003)*, Toulouse, 2005, 191-211.

(30) AHPM, Not. 6199/ff. 51 y 76, 28/3/1763; 6200/f. 139, 12/7/1765.

ciantes franceses y genoveses, a veces emparentados. Muchos de ellos eran exportadores de barrilla, esparto y lana³¹.

Pero el apoderamiento fue común entre genoveses, catalanes y castellanos. En 1771, Domingo Valarino, mercader de Orán, habilitó a Francisco Montes; Ángela Sciacaluga, viuda de Antonio Bregante, genovés de Cartagena, facultó a Manuel Iglesias, sargento en Orán, para cobrar 3.579 reales a Bernardo Capeion y José Diegues, mercaderes de Orán; y Salvador Martí, comerciante catalán de Cartagena, con poder de Francisco Riera, a Ramón Roch, comerciante de Orán, para cobrar 305 libras barcelonesas por Félix Sevilla, de Barcelona; Francisco Ferro y Francisco Gandulfo, mercaderes genoveses de Cartagena, apoderaron a Carlos Caraccioli y Gregorio Grimaó, de Orán, para otra acción de cobro³².

Otros comerciantes negociaron con colegas de Mazarrón y Caravaca de la Cruz. Así, la compañía de Bofarull Morell, catalana, que apoderó a Matías Lardín, escribano de Mazarrón, para cobrar 1.086 reales a Francisco Andreo, vecino de Mazarrón, por géneros; o Esteban Molas, mercader de tienda, que al ir a Barcelona a surtir se de géneros hizo compañía con Tomás Subiela, comerciante francés, con una aportación respectiva de 48.778 y 40.000 reales que se había incrementado 3.000 más cuando la disolvieron. Bellón Hermanos C.^{ía}, franceses, apoderó a Cipriano Chambón, de Cartagena, para cobrar a Alexo Casenave y C.^{ía}, de Caravaca de la Cruz, lo que debía en alhajas y géneros³³.

Los comerciantes de Cartagena eligieron comisarios de comercio en 1791, divididos en función de su nacionalidad u origen³⁴.

Otro sector que mantuvo algún contacto con Orán fue el de los maestros de víveres o proveedores –no confundir con los asentistas comerciantes, que eran quienes tenían algún contrato o asiento con la Armada–. Así, los de los navíos de guerra *San Francisco de Paula* y *San Lino*, que por diversas circunstancias no fueron personalmente a mediados de 1791, pero apoderaron a otros para sustituirles.

Y hubo aún otro grupo: el de marineros y patrones –Ana González vendió en ella la barca de pesca de su esposo difunto–, sobre todo mallorquines e ibicencos³⁵, que tuvieron intereses económicos en Orán: Jaime Arrom, natural de Palma de Mallorca, apoderó a Diego García, vecino de Cartagena, para tomar efectos salvados de un naufragio del patrón de la tartana *San Antonio de Padua* en África con víveres para Orán³⁶; en el caso

(31) Archivo Municipal de Cartagena, CH 2255, resumen de deudas de comisionistas de barrilla, 1791.

(32) AHPM, Not. 6148/ff. 145 y 223, 13/5 y 19/7/1777; 6155/ff. 138 y 160, 28/4 y 12/5/1784.

(33) AHPM, Not. 5801/147, 145-6 y 86, 27/11 y 11/5/1785.

(34) AHPM, Not. Alcaraz, 5534/f. 424, 4/6/1791.

(35) MARTÍN CORRALES, E.: «Comercio de las islas Baleares con el Norte de África en los siglos XVI-XVIII», en LÓPEZ NADAL, Gonçal A., y SEGUÍ BELTRÁN, Andreu (coords.): *La Barba-ria i las Balears*, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma de Mallorca, 2019, 53-88.

(36) AHPM, Not. 5534/f. 276, 4/4/1791.

de los segundos, como propietarios y patrones de barcos, sobre todo jabeques y en algunos casos correos: Juan de Estada, piloto retirado y capitán, Antonio Bergalo, Andrés Rato, Juan Balart, Juan Sierra, Jorge Galín, Gaspar Carbonell y C.^{ia} Antonio Bosch mayor y Juan Torrens, vecinos de Cartagena, se declararon propietarios del nuevo jabeque correo *Santísima Trinidad*, de 188.172 reales, dividido en dieciséis partes iguales de a 11.760 reales³⁷, para lo que tramitaron diversas autorizaciones ante la Intendencia de Marina de Cartagena, lo que era ya una tradición desde mediados del siglo XVIII (Montejo/Maestre).

Otros vecinos de Cartagena se involucraron en relación con Orán en asientos de obras de fortificación o de suministros³⁸. En cambio, algunos patrones de barcos, obligados a transportar materiales de construcción a la plaza, reclamaron los gastos derivados de la demora de veinte días a que se les sometió³⁹, y otros, urgidos a hacer transportes, exigieron su cobranza por anticipado⁴⁰. Los propietarios de los jabeques correo se deshicieron de ellos a poco del abandono⁴¹, pero otros aún los compraron en el Orán argelino.

La actividad de estos comerciantes de Cartagena en torno a los asientos de Marina era muy distinta de la de los de Murcia, en esencia mercaderes de tejidos, que de uno u otro modo se implicaron en la Comisión de Utensilios (utensilios, camas y cuarteles para las tropas). Pero Orán se abasteció también de vino de Alicante y arroz de Valencia.

Las relaciones con Argel, Túnez y Turquía

Entre 1786 y 1790 hubo paz con la Regencia de Argel, pero los argelinos se quejaron de que eran muchos los barcos genoveses que navegaban con patente española, y advirtieron de la necesidad de cortar este abuso⁴². Algunos comerciantes españoles provocaron un conflicto con motivo de sus manejos especulativos sobre el trigo argelino, por lo que se ordenó que tales comerciantes tuvieran que pedir autorización en España al ministerio⁴³. Consta que algunos barcos fueron fletados y que salieron de Cartagena para

(37) AHPM, Not. 6070/f. 9, 19/1/1780.

(38) Juan Pedro Prats, depositario de la fortificación, comerciante francés de Cartagena, dio carta de pago a Juan Membiela, vecino de Orán, con intervención de Francisco Ruiz, Audal Roquerols y Francisco Biserra. AHPM, Not. 6154/f. 92, 27/1/1783.

(39) AHPM, Not. 6081/ff.149 y 154, 18 y 21/5/1791, poder de Pablo Sayeras y Pablo Ferrer Font, patrones de bergantines.

(40) AHPM, Not.6081/f. 299, 14/10/1791, poder de Antonio Gracia a José Ferrer, patrones ibicencos.

(41) Andrés Rato, Gaspar Carbonel, Manuel Balart, Jorge Galín, Francisco Vila. AHPM, Not. 6082/f. 197, 12/6/1792.

(42) ANC, RO 1789-1790, caja 2223/n.3; 1790-1791, 2226/n.6, Valdés-Alburquerque, 28/7/1789, 13/11/1791.

(43) VILAR RAMÍREZ, Juan Bautista, y LOURIDO DÍAZ, Ramón: *Relaciones entre España y el Magreb (siglos XVII y XVIII)*, MAPFRE, Madrid, 1994.

comprar cereal en Arceo, Argel (Juan Pedro Berdolou y Manuel Balart)⁴⁴ y Bona⁴⁵, como en 1763⁴⁶.

La paz alcanzada con el Imperio turco unos años antes tuvo sus complicaciones en 1789, pues Juan de Bouligni, embajador en Constantinopla, debió mediar para que los capitanes de los barcos españoles mostraran la bandera de España y diesen facilidades a las visitas de las autoridades otomanas, con el fin de evitar los abusos que se producían en el archipiélago con la escuadra pequeña turca⁴⁷.

Se obtuvo paz con Argel en 1786, por lo que se habilitaron los puertos de Málaga, Cartagena, Alicante, Barcelona, Mahón, Palma de Mallorca e Ibiza para el comercio con las regencias norteafricanas, como la propia Argel⁴⁸, Túnez y otras⁴⁹.

Contexto de la actividad de la Armada española en Cartagena de Levante

Entre 1789 y 1791 se tramitaron en Marina diversos asuntos, como la remisión de lona al Real Sitio de Aranjuez, como en años anteriores, o el aumento de efectivos del Cuerpo de Artillería de Marina⁵⁰.

Aunque, como hemos señalado ya, había paz con Argel desde 1786, en 1789 se concedieron pensiones de viudedad y orfandad a afectados por hechos de guerra de años anteriores –como las expediciones de Barceló contra la plaza norteafricana (GÓMEZ VIZCAÍNO)–. De ello se beneficiaron la familia de Francisco Matutes, marinero del jabeque ibicenco de Francisco Sastre que murió luchando con dos galeotas argelinas, o la de Bartolomé Ferrer, del de Bartolomé Riera⁵¹. Se hicieron además gestiones con los cautivos en Argel: Bartolomé Zamora, vecino de Cartagena natural de Mazarrón, apoderó a Diego Paredes, natural de Mazarrón y residente en Orán, para cobrar a José Colom un arca con ropa y otras pertenencias de Ginés Zamora, hijo del primero, cautivo en Argel⁵².

(44) Ambos fletaron jabeques para transportar cereales de Argel a Cartagena con escala en Ibiza. AHPM, Not. 6077/32 y 5530/97, 13 y 28/2/1788.

(45) Valdés a Alburquerque, 21/2/1790: ANC, RO 1789-1790, caja 2224/n.9.

(46) Leandro Escalona, comerciante de Cartagena, apoderó al patrón griego Juan Bautista Espondiis, vecino de Gibraltar, para ir a Argel y cargar 1.400 medidas de trigo recibidas de Alejandro Logré, sueco residente de Argel. AHPM, Not. Minaya, 6.132/f. 225, 23/10/1761.

(47) ANC, RO 1789-1790, caja 2223/n.4, Valdés a Alburquerque, 15/9/1789. Véase Pradells.

(48) ANC, RO 1789-1790, caja 2223/n.3 y 1791-1792, caja 2226/n.6, Valdés-Alburquerque/Quevedo, 28/7/1789 y 13/11/1791. Ramón Lledó, comerciante de Cartagena, fletó el jabeque *San Antonio*, de Juan Bautista Paris, para transportar productos de Orán a Cartagena y Génova. AHPM, Not. 6082/f. 281, 22/8/1792.

(49) ANC, RO 1791-1792, 2227/n.10, Valdés-Quevedo, 4 y 16/10/1792. Véase MARTÍN CORRALES.

(50) ANC, RO 1789-1790, caja 2223/n.1, Valdés-Rojas, 13/2/1789.

(51) ANC, RO 1789-1790, caja 2222/n.8, Valdés a Alburquerque, 19/6 y 7/7/1789.

(52) AHPM, Not. 6197/f. 336, 12/6/1757. Sobre los comerciantes de Mazarrón, véase MONTJOJO.

Se dispuso que se trajera madera de los montes de Villafranca, Mosqueruela y Lagueruela, confinantes entre Valencia y Aragón, para la construcción del navío *Conquistador* y otros⁵³. Asimismo, madera de haya de los bosques de Irati (Navarra), buena para remos, trasladada por río hasta Tortosa, se utilizó para la construcción naval en el Mediterráneo. Y se autorizó la importación de madera de álamo negro de Italia al asentista Domingo Castellini, a quien sin embargo se le denegó la salida de moneda y la exención de derechos fiscales. Castellini reclamó a finales de 1790 los cuatro meses de atrasos que se le adeudaban en concepto de provisión de víveres y de vestuario a presidiarios. Era primo de Baltasar Castellini, con compañía de hermanos en Génova, quien apoderó a Jacomo Traberso, residente en Génova, para tomar cuentas a sus hermanos Francisco y Antonio Castellini y C.^{ía}⁵⁴

A la contrata de Domingo Castellini de provisión de madera de álamo negro de Italia, para la construcción en Cartagena de navíos y fragatas de 1.^a, 2.^a y 3.^a clase, se añadió la de Manuel Donato de proveer en 1790 1.400 codos de madera de roble de Italia, con precios y condiciones idénticas de la de Castellini.

Se transportó madera de pino de la sierra de Segura a Cartagena, para lo que la junta económica proveyó que fuera desaguada en la Hondonera de Calasparra, y dispuso Valdés que se continuase hasta que se recibieran las maderas en el arsenal, para la construcción del dique grande por el ingeniero segundo Juan Smith. Asimismo se previó que se trajeran de Aragón si las de la sierra de Segura no llegaban con prontitud.

La casa de comercio Gardoqui proveyó de planchas de cobre al departamento, 3.225 de las cuales se destinaron a la fábrica de Alcaraz para habilitar buques en Mahón⁵⁵.

Se armaron barcos de guerra en previsión de un conflicto con Gran Bretaña a raíz de la crisis de Nutca, lo que suscitó expectativas⁵⁶.

Pero a mediados de 1790 dimitió el capitán general José de Rojas (Gómez), por su avanzada edad, y le sustituyó Francisco Javier de Everardo Tilly, marqués de Casa Tilly (Gómez). Como gobernador político y militar de Cartagena fue nombrado Alfonso Alburquerque (Gómez), intendente de Marina⁵⁷, quien fue sustituido por Diego Quevedo, el cual afrontó un conato de incendio de la Casa de Comedias⁵⁸.

(53) ANC, RO 1789-1790, caja 2223/n.2, Valdés a Rojas y Alburquerque, 7/4 y 19/10/1789. Piñera/Boisiere.

(54) AHPM, Not.5801/144, 26/11/1785.

(55) Y 824 quintales de clavos, a 4 reales la libra, para el fundidor Domingo Sánchez Aparicio. AHPM, Not. 6079/35, comunicación de Antonio Blanco a la Junta, Cartagena, 19/7/1790.

(56) AHPM, Not. 6080/f.89, 12/3/1790, poder de Luis Espinosa a Serafina Vergara, su mujer, de Cartagena.

(57) AHPM, Not. 6080/f.216, 18/6/1790, poder de Alburquerque a Eugenio Martínez Salcedo para confirma.

(58) RUBIO PAREDES, J.M.^a: «Repercusión de la Revolución Francesa en Cartagena (1789-1797)», *Cartagena Histórica*, núm. 15 (2006), 21-34.

Rojas, aún como capitán general del departamento, se enfrentó con Alburquerque, pues se quejó al rey del empeño de la contaduría del departamento de Cartagena, que dependía del intendente, en desairar su autoridad y la de la junta departamental al descontar el tercio de los sueldos del alférez de fragata Alejo Berlinguero, delineador de la Escuela de Pilotos, y del piloto Gregorio Alcaraz, para reintegro de las gratificaciones que les señaló la junta cuando los envió a reconocer el puerto de Denia, por falta de aprobación de este gasto. La queja de Rojas concluyó con la desautorización al intendente.

La junta departamental propuso que se fabricase un cuartel de Marina, pero el rey lo denegó pues, en caso de urgencia, se aplicaría el plan de Borja de duplicación de los almacenes. El almacenamiento de embarcaciones pequeñas se solucionó con uno de estos depósitos, que se construyó de obra y con la mayor economía posible⁵⁹.

Los movimientos de la escuadra

En 1789 se autorizó desde Madrid la salida de Cartagena de una escuadra de evoluciones o ensayos que, dirigida por Félix de Tejada, debía poner rumbo a Nápoles para efectuar un viaje de instrucción de oficialidad y marinearía, como en 1788. Se desarmaron algunos buques del arsenal, por lo que, según el informe del teniente general Francisco de Borja⁶⁰, hubo hueco para diez o doce navíos, sin contar los demás depósitos.

En agosto de 1790, se habilitó con urgencia para Cádiz la urca *Santa Florentina*, a fin de transportar con otro buque parejo reclutas de reemplazo de regimientos fijos y pilotos a La Habana, Luisiana y Guatemala. Los pilotos eran titulares de la capilla de Santa María del Socorro, en el convento de la Merced de Cartagena⁶¹, lo que indica su arraigo en la ciudad. A cambio, el navío *Soberano*, de 74 cañones y en grada en el astillero de La Habana, fue destinado al departamento mediterráneo⁶². Cartagena colaboró con los suministros a las fuerzas militares de América: Catalina Dubié, asentista, proporcionó a Marina cáñamo para La Habana, en cuyos territorios se observa la presencia de cartageneros⁶³. Dubié, viuda de Juan Jaime Lion, continuó su comercio tras su muerte y otorgó numerosas actas notariales a lo largo de más de diez años, como cartas y obligaciones de

(59) ANC, RO 1789-1790, caja 2223/n.1, Valdés-Rojas, 24/3/1789. Véase ANDRÉS.

(60) Valdés-Alburquerque, 20/2, 5/5/1789 y 2/2/1790, ANC, RO 1789-1790, caja 2223/n.1 y 2 y 2224/n.9.

(61) AHPM, Not. 6080/f. 168, 2/5/1790, testamento de Juan Illescas Escuserra, maestro de escuela de pilotos.

(62) ANC, RO 1790, caja 2223/n. 13, Valdés-Quevedo, 11/8/1790.

(63) Pablo Vilar dio licencia para casarse a su hijo José, capitán de Dragones, en Montevideo con Catalina Jiménez (AHPM, Not. 5.801/f. 154, 24/12/1785). Sobre el cáñamo en estos años, véanse DÍAZ ORDÓÑEZ; TORRES SÁNCHEZ.

pago o poderes, en un marco difícil de deudas y quiebras, pero también de adquisición de inmuebles⁶⁴.

La situación hacendística de España era muy delicada, habida cuenta de que se arrastraban incluso deudas generadas en época de Felipe V⁶⁵. En consecuencia, en 1789-1790 se promovieron diversas medidas de contención del gasto que afectaron a la Marina drásticamente. Así pues, se vendieron unidades inútiles, como los navíos *San Pascual* y *Velasco*, y se recomendó carenar barcos sin aumentar el personal de maestranza⁶⁶. La hacienda regia sufría tales dificultades desde la guerra de 1779-1783 que hubo de recurrir a nuevos arbitrios fiscales, como los frutos civiles, y a la emisión de vales reales, con lo que las construcciones de barcos en años posteriores disminuyeron.

No obstante, las reparaciones en el arsenal prosiguieron: el tejado del Cuartel de Batallones, la conducción de agua de la fuente de Los Dolores y el Cuartel de Guardiamarinas... También se concluyó un horno de reverbero, pues urgía fundir cañones y balas inservibles con el fin de hacer metralla. Las obras del Cuartel de Batallones de Marina recibieron una consignación de 40.000 reales para su conclusión –que se había retrasado mucho–, a pesar de la reducción del presupuesto⁶⁷.

En el astillero de Mahón se construyeron fragatas (*Mahonesa* y *Nuestra Señora de la Soledad*) y algunas lanchas (cincuenta en 1789), y se armaron 8 navíos, 2 fragatas y 2 galeras. Esta escasez de unidades en construcción fue común a otros departamentos (en La Habana se construyeron únicamente un navío y una fragata; en Cádiz, una fragata; en Ferrol, un navío y dos fragatas)⁶⁸, por la falta de recursos económicos a partir de 1783.

Por tanto, una vez acabada la guerra de emancipación de las Trece Colonias y los ataques a Argel (1784-1785), la Armada española disminuyó su actividad, por lo que se desarmaron barcos y los asentistas y comerciantes se redirigieron a otros sectores.

Las provisiones de los asientos dejaron de ser llevadas por el Banco de San Carlos, para ser administradas por los Cinco Gremios Mayores de Madrid.

Conclusiones

Las acciones navales de los conflictos mencionados en este artículo han dejado una plasmación documental expresiva del gran número de individuos y grupos a que afectaron, como artilleros y pilotos de navíos y fragatas, o solda-

(64) AHPM, Not. 6073/f. 390, 8/10/1783, ratificación de venta de Bartolomé Carbón a Catalina Dubié.

(65) AHPM, Not. 6084/f. 342, 14/7/1794, testamento de Nicolás de Rojas.

(66) Varela-Gastón, 13/9/1796; Exclusión y Economía, ANC, RO 1796-1797, caja 2233/n.7.

(67) Valdés a Diego Quevedo, 8/7/1794; obras cuartel, ANC, RO 1794-1795, caja 2230/n. 6.

(68) ANC, RO 1789-1790, cajas 2223/n.1-2 y 2224/n.9, Valdés a Rojas y Albuquerque, 24/2/1789, 7/4/1789, 2/2/1790.

dos de Batallones de Marina apostados en Cartagena o trasladados a los frentes. Obligados por las circunstancias (alistamientos, quintas, destinos en guarniciones, o líneas de fuego), tales individuos necesitaron hacer gestiones que dieron lugar a trámites escritos como memoriales o actas notariales (cartas y obligaciones de pago, fianzas, poderes), conservados en registros de escribanos de Marina y de Guerra. Estos testimonios documentales se hacen eco de las ondas del terremoto, de las pérdidas humanas, de las necesidades de dinero para cubrir urgencias o atender asuntos familiares y patrimoniales como particiones de herencias, ventas de bienes inmuebles, o cobro de socorros y deudas, actos jurídicos, para muchos de los involucrados, rutinarios o repetitivos, pero muy ilustrativos de su idiosincrasia, costumbres o rupturas.

En estos testimonios aún resuenan los ecos de tragedias humanas, pero también de acciones humanitarias, por más que haya que leer entre líneas para oírlos.

Bibliografía

- ANDRÉS SARASA, José Luis: «La función militar como factor configurador de la economía y el paisaje urbano: el ejemplo de Cartagena», *Revista de Historia Naval*, núm. 16, Madrid (1987), 55-72.
- BUFORN PEIRÓ, Vicenta M.^a; COCA LLANOS, M.^a Pilar, y UDÍAS VALLINA, Agustín: «Los terremotos de 1748 de Montesa (Valencia) y de 1790 de Orán», *Física de la Tierra*, núm. 29 (2017), 101-119.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe: «Negocios por correspondencia entre Cádiz y Tenerife, 1790-1799», *Trocadero*, núm. 32, Cádiz (2020), 153-178.
- CERVERA PERY, José: «La expedición del conde de Argelejos, primera presencia naval en el golfo de Guinea (1778-1783)», *Revista de Historia Naval*, núm. 100 (2008), 123-132.
- CHAÍN NAVARRO, Celia, y SÁNCHEZ BAENA, José Juan: «El patrimonio histórico documental del Archivo Naval de Cartagena y su inmersión en Internet: una propuesta metodológica», en *Ayeres en discusión*, Universidad de Murcia, 2008.
- CLONARD (Conde de): *Historia orgánica de las Armas de Infantería y Caballería españolas*, Madrid, 1851.
- CUMPLIDO MUÑOZ, José Ramón: «Guerra fría entre España y Gran Bretaña: la crisis de Nutka», *Revista de Historia Naval*, núm. 111 (2010), 7-32.
- DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel: «Si en comisión de Marina te vieres...», *Revista de Historia Naval*, núm. 95 (2006), 71-88.
- EGIDO, Teófanos: *Carlos IV*, Arlanza Ediciones, Madrid, 2001, p. 142.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y León VIII*, Madrid, 1902.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «Marinos en el gobierno político y militar de la plaza de Cartagena (1769-1796)», *Revista de Historia Naval*, núm. 79 (2002), 49-62.
- : «Un marino ilustre de la Cartagena del XVIII: Everardo Tilly y la posterior fundación del Casino de Cartagena», *Cartagena Histórica*, núm. 15, Cartagena (2006), 35-46.
- : «Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de patrón del jabeque correo a teniente general de la Real Armada», *Revista de Historia Naval*, núm. 97, Madrid (2007), 57-68.
- : «El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (II)», *Revista de Historia Naval*, núm. 143, Madrid (2018), 35-68.
- : «El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (y III)», *Revista de Historia Naval*, núm. 144, Madrid (2019), 61-76.

- : «El capitán general de la armada Francisco Javier Everardo de Tilly y el departamento marítimo de Cartagena de Levante (1790-1792)», *Revista de Historia Naval*, núm. 148, Madrid (2020), 57-79.
- GUILLAMÓN ÁLVAREZ, Francisco Javier: «La diplomacia española de la Ilustración», en *El hispanismo anglonorteamericano. Aportaciones, problemas y perspectivas sobre Historia, Arte y Literatura españolas (siglos XVIII)*, CajaSur, Córdoba, 2001, 1059-1084.
- : «Floridablanca y la crisis de guerra de Nootka (1789-1790)», *Res Publica*, núm. 22, Madrid (2009), 155-178.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín: «Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Charles Middleton (1778-1808)», en GONZÁLEZ ENCISO, Agustín (ed.): *Un Estado militar. España, 1650-1820*, Actas, Madrid, 2012, 181-209.
- HERNÁNDEZ FRANCO, Juan: *La gestión política y el pensamiento reformista del conde de Floridablanca*, Universidad de Murcia, 2, 2008.
- HERRADOR MONTESINOS, Esther, y MOYA SANTIAGO, Gonzalo: «Imágenes del desastre: relatos y testimonios del terremoto de Orán de 1790», en ALBERO MUÑOZ, M.M. (ed.): *Las artes de un espacio y un tiempo: el setecientos borbónico*, Madrid, FUE, 2016, 694-713.
- MARTÍN CORRALES, Eloy: «La política anti-portuaria española en el litoral norteafricano, siglos XVI-XIX», *Hesperis Tamuda*, núm. 49 (2014), 35-46.
- : «Comercio de las islas Baleares con el Norte de África en los siglos XVI-XVIII», en LÓPEZ NADAL, Gonçal A., y SEGUÍ BELTRÁN, Andreu (coords.): *La Barbaria i las Balears*, Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Balearics, 2019, 53-88.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente: «El archivo objeto de la archivística: el Archivo Histórico Provincial de Murcia en su 50 aniversario», *Murgetana. Revista de la Real Academia Alfonso X el Sabio*, núm. 117 (2007), 169-187.
- : «Los comerciantes de Mazarrón en el siglo XVIII», en *Actas XV Jornadas Carlantum*, Mazarrón, Ayuntamiento de Mazarrón, 2021, 13-28.
- : «The English and Irish of Alicante and Cartagena during the Wars of Sucesion of Monferato and Austria (1628-1748)», *Americania*, núm. 9, Sevilla (2019), 126-158.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente, y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico: «Le Béarn et le Levant espagnol», *Revue de Pau et du Bearn*, núm. 32, Pau (2005), 215-228.
- : «Relaciones sociales y actividades económicas de los comerciantes procedentes de los Pirineos franceses en Cartagena (España) a lo largo del siglo XVIII», en MINOVEZ, J.-M., y POUJADE, P. (eds.): *Circulación de las mercancías y redes comerciales en los Pirineos, siglos XIII-XIX (Coloquio, Andorra la Vella, 1-4/10/2003)*, Toulouse, Universidad de Toulouse, 2005, 191-211.
- : «La Guerra de la Pragmática en el departamento marítimo de Levante», *Revista de Historia Naval*, núm. 144 (2019), 105-116.
- : «La base naval de Cartagena en el reinado de Fernando VI (1746-1759)», *Revista General de Marina*, núm. 276, Madrid (junio 2019), 867-876.
- : «El Departamento Marítimo de Levante en la época final de Arriaga (1763-1776)», *Murgetana. Revista de la Real Academia Alfonso X el Sabio*, núm. 144 (2021), 75-97.
- MUÑOZ CORBALÁN, Juan Miguel: «Estrategia de la corona española para la conservación de los presidios menores africanos durante el siglo XVIII», *Aldaba. Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, núm. 21 (1993), 253-294.
- PALOMARES SÁNCHEZ, Bárbara: «Misión Nootka 1789», *Revista de Historia Naval*, núm. 129 (2015), 9-33.
- PELEGRÍN ABELLÓN, Juan Antonio: *Las élites de poder en Caravaca en la segunda mitad del siglo XVIII* (tesis doctoral) Universidad de Murcia, 2008.
- PIÑERA, Álvaro de la, y THIAL BOISIERE, Jacqueline: «La construcción naval en España durante el siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, núm. 79, Madrid (2002), 17-33.
- PRADELLS NADAL, Jesús: *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*, Diputación Provincial de Alicante-Universidad de Alicante, 1992.
- RUBIO PAREDES, José M.ª: «Repercusión de la Revolución Francesa en Cartagena (1789-1797)», *Cartagena Histórica*, núm. 15 (2006), 21-34.
- SAN PÍO ALADRÉN, Pilar, y ZAMARRÓN MORENO, Carmen: *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval* (3 t.), Museo Naval, Madrid, 1979.

EL ABANDONO DE ORÁN (1792) DESDE CARTAGENA DE LEVANTE

- SÁNCHEZ DONCEL, Gregorio: *Presencia de España en Orán (1509-1792)*, Instituto San Ildefonso, Toledo, 1991.
- TERKI-HASSAINE, Ismet: «Problemática cuestión de las posesiones españolas en la Argelia del siglo XVIII: caso de Orán y Mazalquivir», *Aldaba. Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, núm. 25 (1995), 135-158.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael: «La colonia genovesa en Cartagena durante la Edad Moderna», en BELVEDERI, Rafaela (ed.): *Congreso Internacional Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico*, Universidad de Génova, 1990, 553-581.
- : «La política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, núm. 116 (2012), 47-72.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: «El Archivo Naval de Cartagena: una ventana abierta a la historia del Mediterráneo», *Cartagena Histórica*, núm. 13, Cartagena (2005), 30-36.
- VILAR RAMÍREZ, Juan Bautista, y LOURIDO DÍAZ, Ramón: *Relaciones entre España y el Magreb (siglos XVII y XVIII)*, MAPFRE, Madrid, 1994.